Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2648

Vragen van de leden **Omtzigt** (CDA) en **Sjoerdsma** (D66) aan de Ministers van Buitenlandse Zaken, van Veiligheid en Justitie en de Staatsecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de onderzoeken naar de MH17* (ingezonden 14 april 2015).

Antwoord van Minister **Van der Steur** (Veiligheid en Justitie) mede ondertekend door de Ministers van Buitenlandse Zaken, van Defensie, en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (ontvangen 23 juni 2015).

Vraag 1 en 2
Is het memo van de briefing van 14 juli 2014 dat Argos naar buiten gebracht heeft authentiek? Kunt u het memo officieel met de Kamer delen en ook de afgeleide versie die naar een aantal departementen is gegaan?
Heeft Oekraïne of de VS zich formeel of informeel beklaagd bij Nederland dat dit memo openbaar geworden is?

Antwoord 1 en 2
Het kabinet betreurt dat het verslag van de briefing van 14 juli 2014 in Kiev is uitgelekt. Zoals eerder gesteld, is het kabinet van mening dat verslagen van dergelijke briefings en andere diplomatieke contacten vertrouwelijk moeten kunnen worden geschreven en behandeld, te meer omdat dergelijke verslagen ook de zienswijze van het gastland en van vertegenwoordigers van andere landen kunnen bevatten. Vertrouwelijkheid is cruciaal voor het goed functioneren van het internationale diplomatieke verkeer. Om die reden is de Kamer eerder geïnformeerd dat het verslag zelf niet openbaar gemaakt zou worden en heeft het kabinet in eerdere brieven de strekking ervan gegeven. Om diezelfde reden zal het kabinet ook het document waarmee de essentie van de briefing is gedeeld met andere departementen niet delen. Ongeacht of landen zich nu wel of niet beklagen, dergelijke lekken maken het moeilijker voor Nederlandse diplomaten om vertrouwelijke gesprekken te voeren met internationale gesprekspartners.

Vraag 3
Wanneer heeft de regering dit memo aan de Onderzoeksraad voor de Veiligheid verzonden?

Antwoord 3
Het memo is op 15 januari 2015 naar de Onderzoeksraad voor de Veiligheid verzonden.

ah-tk-20142015-2648
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2015

Vraag 4
Kunt u de «state letter» van de International Civil Aviation Organization (ICAO) over de Krim uit april 2014 aan de Kamer doen toekomen?

Antwoord 4
Ja, de state letter is bij deze beantwoording bijgevoegd.[1]

Vraag 5
Kunt u aangeven wie die «state letter» ontvangen heeft in Nederland en welke actie daarop ondernomen is? Kunt u ook specifiek aangeven of er communicatie tussen de overheid en KLM is geweest over deze «state letter» en hoe die communicatie heeft plaatsgevonden?

Antwoord 5
Via de ICAO state letter zijn op 2 april 2014 de ICAO verdragsstaten en gelieerde Internationale Organisaties geïnformeerd over de situatie in het luchtruim boven de Krim. De gelieerde internationale organisaties zijn onder andere IATA (wereldorganisatie van luchtvaartmaatschappijen), IFALPA (wereldorganisatie voor piloten), ACI (wereldorganisatie van luchthavens), ECAC (European Civil Aviaton Organisation), Eurocontrol, Europese Commissie en het Europees agentschap voor luchtvaartveiligheid (EASA). Met deze state letter informeerde ICAO de gehele civiele luchtvaartsector over de situatie op de Krim, waar meer dan één verkeersleidingsorganisatie de luchtverkeersleiding claimden in het luchtruim (Simferopol FIR). Het betrof hier de Oekraïense en Russische luchtverkeersleidingsorganisaties.
Sinds 2 april 2014 adviseerde Eurocontrol luchtvaartmaatschappijen het luchtruim boven de Krim te mijden en heeft zij gezorgd voor alternatieve capaciteit om vluchten om de Krim heen te leiden. Op 3 april adviseerde EASA in een Safety Information Bulletin de luchtvaartsector om Simferopol FIR te mijden. Omdat de luchtvaartmaatschappijen via deze kanalen al op de hoogte waren gebracht van de situatie in het luchtruim van de Krim, is de state letter niet nogmaals door de overheid onder de aandacht van de Nederlandse maatschappijen gebracht.
Luchtvaartmaatschappijen hebben aangegeven dat zij vanaf 2 april 2014 niet meer over de Krim vliegen. KLM mijdt de Krim al op 1 april 2014, Transavia maakte in 2014 geen gebruik van het Oekraïense luchtruim en ook Arkefly vliegt niet over de Krim op het moment dat onduidelijkheid bestaat over verkeersleiding boven Krim.
Sinds eind september 2014 is het luchtruim boven de Krim middels een NOTAM officieel gesloten.

Vraag 6
Kunt u aangeven op welke momenten er tussen januari 2014 en 17 juli 2014 contact is geweest tussen overheidsinstellingen en de KLM (en andere Nederlandse luchtvaartmaatschappijen) over de situatie in het luchtruim in Oekraïne (inclusief de Krim)? Kunt u elk contact, inclusief de aard, specificeren?

Antwoord 6
Zoals eerder aangegeven in de brief aan uw Kamer van 3 februari (Tweede Kamer 2014–2015 Kamerstuk 33 997, nr 30) is er ten aanzien van de situatie in Oost-Oekraïne geen overleg geweest tussen overheidsinstellingen en luchtvaartmaatschappijen over de veiligheid van het luchtruim boven Oost-Oekraïne. Dit geldt ook voor de Krim. Vanuit de reguliere overleggen heeft uiteraard wel overleg plaatsgevonden met in Nederland geregistreerde luchtvaartmaatschappijen. In alle landen waar Nederlandse ambassades zijn gevestigd en waar het Nederlandse bedrijfsleven is vertegenwoordigd, spreken ambassades en betrokken vertegenwoordigers elkaar uiteraard regelmatig over uiteenlopende onderwerpen.

[1] Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

Vraag 7
Kunt u aangeven welke progressie gemaakt is met de website voor het delen van informatie over luchtvaarveiligheid, die de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu in februari jl. aankondigde? Welke landen zijn bereid tot het delen van informatie en wanneer zal de site operationeel zijn?

Antwoord 7
Sinds 2 april 2015 is de ICAO website op proefbasis operationeel. ICAO heeft daartoe haar lidstaten op de hoogte gesteld van de interim- procedures voor het openbaar maken van informatie via de ICAO website. Inmiddels heeft het Verenigd Koninkrijk informatie op de website geplaatst (ten aanzien van Egypte en Irak). Naar verwachting zullen andere lidstaten binnenkort ook informatie op de site zetten.
ICAO heeft lidstaten verzocht uiterlijk 15 december 2015 hun ervaringen met de website kenbaar te maken. Een ICAO werkgroep zal op basis van de ervaringen eventueel aanbevelingen doen aan de ICAO Council in de eerste helft 2016.
In aanvulling op de activiteiten binnen ICAO, is binnen de Europese Unie ook een initiatief gestart dat door de Europese Commissie (EC) is toegelicht tijdens de Transportraad van 13 maart jl. De EC wil een structuur opzetten met als doel meer informatie te delen over het vliegen over conflictgebieden. Een eerste stap is het uitwisselen van informatie tussen lidstaten en het opzetten van een gedeelde methodiek voor risicoanalyses. In dat kader verstuurt EASA sinds kort aan lidstaten een zogenaamde vooraankondiging van safety bulletins die zij van plan is te verstrekken over conflictgebieden (safety bulletins zijn voor EASA één van de reguliere communicatiemiddelen). In deze vooraankondiging wijst EASA op de berichtgeving van andere overheden aan hun eigen luchtvaartmaatschappijen. Deze overheden maken vaak ook op andere wijze hun berichtgeving openbaar; zo publiceert de Amerikaanse luchtvaartautoriteit (FAA) haar berichten ook op haar eigen website.
EASA heeft sindsdien drie vooraankondigingen verstuurd; op 30 maart jl. over Jemen, 1 april jl. over Soedan en Zuid-Soedan en op 7 april jl. over Irak. De definitieve safety bulletins zijn een dag later door EASA openbaar gemaakt op haar website. Omdat deze berichtgeving van EASA afkomstig is, die rechtstreeks met IenM communiceert, heeft IenM deze informatie doorgestuurd aan Nederlandse luchtvaartmaatschappijen ten behoeve van hun risicoanalyse voor een veilige vluchtuitvoering. Dit is in lijn met het eerder met uw Kamer in het AO van 5 februari jl. gedeelde uitgangspunt dat informatie via de zo kort mogelijke lijn met luchtvaartmaatschappijen wordt gedeeld.

Vraag 8
Bent u bereid de analyse te geven die de regering gemaakt heeft van de tekortkomingen in het delen van veiligheidsinformatie met luchtvaartmaatschappijen? Zo nee, hoe kan de Kamer dan beoordelen of de voorgestelde verbetermaatregelen effectief zijn?

Antwoord 8
In het algemeen overleg met uw Kamer op 5 februari jl. hebben we kort gesproken over de analyse die is gemaakt vanuit Nederland in voorbereiding op de Task Force van ICAO. Daar is toen aangegeven dat de Nederlandse luchtvaartpartijen en de verschillende departementen bij de voorbereiding zijn betrokken. Er is geen specifieke analyse gemaakt over het delen van veiligheidsinformatie in Nederland aangezien de Task Force gericht was op mondiale verbeteringen. In dat kader is de inbreng van alle betrokken Nederlandse partijen (luchtvaartpartijen en departementen) gebundeld en mondeling bij de besprekingen van de Task Force ingebracht. De Task Force is in hoog tempo tot concrete voorstellen gekomen om de risico's van vliegen boven conflictgebieden te verkleinen. De ICAO website is er daar één van. Deze maatregelen moeten leiden tot een verbetering van het mondiale systeem.
Voor eventuele tekortkomingen in het delen van veiligheidsinformatie met luchtvaartmaatschappijen worden de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid uit het onderzoek naar de besluitvorming rondom het bepalen van vliegroutes afgewacht.

Vraag 9
Wat is de huidige stand van zaken ten aanzien van de uitvoering van de motie-Sjoerdsma, waarin het kabinet wordt verzocht zo snel mogelijk in overleg te treden met de Nederlandse luchtvaartsector om te komen tot verbeterde informatievergaring en risicoanalyse van vluchten over conflictgebieden en de rol van het kabinet daarin?[1]

Antwoord 9
Zoals gemeld in de stand van zaken brief MH17 van 14 april jl. zal vervolgoverleg plaatsvinden met de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers. Het overleg is gepland op 22 april 2015.
In dit overleg wordt verder gesproken over de internationale ontwikkelingen van ICAO en het Europees agentschap voor luchtvaartveiligheid (EASA) enerzijds en anderzijds over het Nederlandse systeem van informatie-uitwisseling en risicoanalyses.

Vraag 10
Kunt u aangeven hoe de samenwerking tussen KLM en andere maatschappijen op dit moment verloopt bij het delen van veiligheidsinformatie over conflictgebieden?

Antwoord 10
De basishouding van luchtvaartmaatschappijen is dat informatie over safety en security gedeeld wordt met elkaar, KLM geeft dit ook aan. Dit onderwerp is een onderdeel van het onderzoek van de OVV naar de besluitvorming rondom het bepalen van vliegroutes.

Vraag 11
Wordt het verdrag van 28 juli 2014 tussen Nederland en Oekraine erkend en gerespecteerd als basis van het onderzoek door de regio Luhansk en Donesk, die nu sinds Minsk-II – dat ook door Nederland en de VN erkend is als akkoord – effectief de controle hebben over het hele rampgebied?

Antwoord 11
Expliciete instemming van de separatisten is niet nodig voor de werking van het verdrag. Sinds het ondertekenen van de Minsk-akkoorden in september heeft de bergingsmissie geen belemmering ondervonden van de separatisten voor het uitvoeren van de werkzaamheden in het rampgebied. De contacten met de separatisten verlopen zoals eerder gemeld via de OVSE.

Vraag 12
Is het Maleisische onderzoeksteam, dat nu op de rampplek ter plaatse is, daar in het kader van het JIT (Joint Investigation Team)?

Antwoord 12
Nee. Het bedoelde team is niet op de rampplek in verband met het strafrechtelijk onderzoek, maar vanwege de repatriëringsmissie. Het Maleisische onderzoeksteam maakt onderdeel uit van de internationale bergingsmissie, waar naast Maleisië en Nederland ook Australië aan deelneemt.

Vraag 13 en 14
Kunt u een inventarisatie geven van de besluitenlijsten van de Ministeriële Commissie Crisisbeheersing (MCCb)?
Bent u bereid alle besluitenlijsten van de MCCb met de Kamer te delen? Zo nee, kunt u dan aangeven welk belang van de staat geschonden zou worden (zoals bedoeld in artikel 68 van de Grondwet) bij het zenden van deze besluitenlijsten?

Antwoord 13 en 14
De MCCb MH17 was belast met de coördinatie van intersectorale crisisbeheersing en besluitvorming over de samenhangende aanpak daarvan en is actief geweest in de periode van 17 juli tot 10 september 2014. Van de

[1] Kamerstuk 33 997, nr. 32

bijeenkomsten in die periode zijn geen separate besluitenlijsten gemaakt maar wel verslagen opgesteld. Die verslagen zijn staatsgeheim gerubriceerd. Naast besluiten bevatten deze verslagen informatie die raakt aan de veiligheid van de staat en de internationale betrekkingen.
Voor zover de verslagen besluiten bevatten, zijn deze veelal verweven met adviezen en afwegingen om tot die besluiten te komen. Adviezen en afwegingen om tot besluiten te komen kunnen worden aangemerkt als persoonlijke beleidsopvattingen ten behoeve van intern beraad. Voor een goede afweging van alle relevante aspecten is een gedachtewisseling in beslotenheid noodzakelijk. Het integraal verstrekken van deze persoonlijke beleidsopvattingen verdraagt zich daarom niet met het goed functioneren van een ministeriële commissie als de MCCb MH17.
Van belang is dat het parlement inzicht krijgt in relevante feiten en argumenten die aan het uiteindelijke besluit ten grondslag liggen. In de verschillende brieven die aan uw Kamer zijn gezonden, inclusief de beantwoording van schriftelijke Kamervragen, zijn deze feiten en argumenten verstrekt.
Tot slot geldt dat het onderzoek door de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) naar de oorzaak van de ramp nog gaande is. De MCCb-verslagen zijn integraal beschikbaar gesteld aan de OVV en zullen worden meegewogen in de eindrapportage waarover uw Kamer in het najaar wordt geïnformeerd.

Vraag 15
Bent u bereid deze vragen uiterlijk 24 uur voor aanvang van het plenaire debat over MH17 (gepland op 22 april a.s.) te beantwoorden?

Antwoord 15
Ja